

90 ANS LE MANS — BUGATTI DOMINE LE GRAND PRIX DE FRANCE 1929



C'est une démonstration de performance sans égal : parmi les six premiers au classement se trouvent cinq pilotes Bugatti. 1929 fût l'année pour le constructeur français. Après les victoires en autres en Australie, à Antibes, en Algérie, à Monaco et à la Targa Florio, les pilotes lors du 15e Grand Prix A. C. de France au Mans le 30. Juin 1929 sont inarrêtables. Le premier à passer la ligne d'arrivée est le pilote William « Williams » Charles Frederick Grover au volant d'une Bugatti Type 35 B. Il est suivi par André Boilot qui roule en Peugeot et ensuite par les deux pilotes de l'usine Bugatti, Caberto Conelli et Albert Divo, ainsi que les privés Robert Sénéchal et Robert Gauthier au volant de leur Bugatti.

85 KILOGRAMMES D'ESSENCE DEVRAIENT SUFFIRE

Pas d'écarts, car le règlement est stricte. Les voitures de course doivent utiliser au maximum 14 kilogrammes d'essence et d'huile pour 100 kilomètres. Le réservoir est visible, monté derrière

le siège avec un marquage donnant pour information le volume du liquide contenu. Un jour avant la course, les voitures sont remplies avec 85 kilogrammes d'essence, le bouchon est fermé et les voitures enfermées en sécurité dans le Parc Fermé. Le jour de la course, des remorques tirent les voitures jusqu'à la ligne de départ. C'est seulement cinq minutes avant le départ que les pilotes, à l'aide de leur mécaniciens, peuvent démarrer le moteur. Un temps imparti plutôt court pour une vérification de fonctionnement.

Pourtant les voitures sont bien préparées. Au départ sont alignées onze voitures, dont sept Bugatti. La bataille entre Williams dans la Bugatti et Boilot dans la Peugeot est grandement attendue. Les spectateurs ne sont pas déçus. Dès le départ, les deux pilotes de tête se poursuivent. Boilot arrache un meilleur départ et mène la course durant les premiers tours des 37 prévus pour un total de 605 kilomètres. Pour effectuer le tour de 16,36 kilomètres sur circuit de sarthois du Mans, Boilot a besoin de 7:35 minutes, ce qui représente une vitesse moyenne de 132,35 km/h. Mais juste derrière lui : Williams dans sa Type 35. Alors que la pluie commence à tomber, les pilotes doivent réduire leur allure et la course gagne en tension. Boilot tourne lors du deuxième tour à une vitesse moyenne de 137,92 km/h, mais ralentit au quatrième tour. Williams au contraire est de plus en plus rapide. Dans le sixième tour, le pilote Bugatti prends la tête et n'a besoin que de 7 minutes pour faire un tour — sa vitesse moyenne est alors de 140 km/h. C'est le tour le plus rapide.

WILLIAMS EN TÊTE À PARTIR DU 12E TOUR

A partir du douzième tour, Williams reste confortablement en tête. Ceci grâce à ses talents de pilote, mais aussi grâce à sa voiture : la Bugatti Type 35 B avec son six-cylindres en ligne de 2,3 litres et son compresseur arrive à produire 140 chevaux à 5000 t/min. Avec un poids total de 919 kilogrammes, incluant les liquides et le conducteur, la Type 35 vole sur le circuit du Mans. Avec ce poids, la voiture de course a à peine 19 kilogrammes de plus que le poids minimum spéculé par le règlement — les concurrentes pèsent plus.

Régulièrement, les pilotes vérifient du coin de l'œil le niveau du réservoir, ralentissent si nécessaire, pour garder une chance de rattraper la voiture précédente. Williams reste accroché à son rythme et enchaîne les tours avec sa Type 35 infatigable. Boilot doit s'arrêter au stand en raison d'un problème technique et perd de précieuses minutes. Après 19 tours et malgré la pluie qui revient souvent, les vitesses moyennes ne décroissent pas.

Williams mène après 22 tours, 2 heures et 38 minutes avec une avance de presque deux minutes et demie et parvient à creuser l'écart à trois minutes après cinq tours supplémentaires. Dans le troisième tiers de la course, la pluie reprend de plus belle, Williams réduit tranquillement son allure afin d'assurer sa victoire. Son concurrent le plus farouche en profite pour accélérer et réduire la distance qui les sépare. Mais Williams n'en est nullement déconcentré et termine calmement sa course.

WILLIAMS GAGNE APRÈS QUATRE HEURES ET DEMIE

Après 37 tours et un temps de 4 heures et 33 minutes, Williams traverse la ligne d'arrivée en première position. Son réservoir ne contient plus que huit litres d'essence. Boilot arrive une minute et 18 secondes plus tard, suivi de près par les deux pilotes d'usine Caberto Conelli et Alberto Divo ainsi que les coureurs propriétaires de Bugatti Sénéchal et Gauthier.

Les pilotes sont épuisés par leur péripéties, mais heureux. Le fondateur de l'entreprise Ettore Bugatti, qui a naturellement suivi le Grand Prix de France, remercie les trois premiers pilotes et le patron Jean-Pierre Peugeot à sa manière : il effectue un tour d'honneur du circuit à bord de sa Type 41 Royale personnelle, à l'époque la voiture la plus luxueuse et la meilleure du monde. C'était il y a tout juste 90 ans.

A PROPOS DE WILLIAM « WILLIAMS » CHARLES FREDERICK GROVER

Le pilote anglo-français naît le 16. Janvier 1903 à Paris d'un père britannique et d'une mère française. A ses 20 ans, il est embauché en tant que chauffeur d'un peintre connu de l'époque. Ce dernier a alors soutenu le jeune pilote, en lui prêtant une voiture, afin de participer à des courses — sous le pseudonyme W. Williams. Avec Louis Chiron, Grover devient peu de temps après concessionnaire, s'achète sa première Bugatti, une Type 35 de course et devient finalement pilote professionnel. Après ses premières victoires, il est repéré par Ettore Bugatti qui le promeut au poste de pilote d'usine. William Grover le lui rendra immédiatement avec une victoire au GP de Monaco de 1929 et continuera à courir pour la marque française jusqu'en 1933 avec de nombreux succès à la clef. Avec le début de la deuxième Guerre Mondiale, Grover fuit en Grande-Bretagne, s'engage dans les forces spéciales et atterrit quelques temps plus tard par parachute dans les alentours du Mans. Là il organisera une résistance efficace contre les troupes allemandes, jusqu'à ce qu'il soit arrêté en 1943. Il sera exécuté en 1945 dans le camp Sachsenhausen, peu de temps avant l'arrivée des américains.